

trampost

NR. 72

JUNI 1974



REDAKTIEF

De vakantie staat voor de deur, of is voor sommigen al begonnen. Ieder jaar terug is dit een tijd van grote drukte op al onze wegen, treinen zijn vaak overbezet, en de trams van de buitenlijnen, de weinige die nog overblijven, rijden in verminderd aantal.

Ieder met eigen middelen trekt er op uit om wat te zien, wat te beleven, iets te genieten. Dat is goed, want in onze tijd hebben we wel wat ontspanning nodig. En waarom ook niet? Zoals vorige jaren wensen wij aan al onze Lezers een heerlijk, verkwikkend verpozen toe, in de enkele weken die daaraan werden voorbehouden. Of U nu in het binnenland blijft of de landsgrenzen overschrijdt, het is van geen belang als uw vakantie maar een echte vakantie geweest is. Voor liefhebbers van trams en treinen is het niet zo moeilijk te ontdekken wat ze willen zien. Toch achten wij het niet overbodig in dit nummer even aandacht te besteden onder een eerder ongewone vorm aan enkele plaatsen niet ver van ons, waar nog stoomtuigen te genieten zijn.

In Nederland is er ook nog de lijn van de Tramwegstichting, die met stoom-en andere tuigen rijdt, tussen Hoorn en Medemblik, dat het een lust is om te zien. In ons volgend nummer zullen wij daar aan graag meer aandacht besteden. Even geduld dus, Vrienden uit het Noorden, wij zijn U niet zonder meer voorbijgestapt, maar wij komen op U af.

In Den Haag wordt in september lijn 9, thans Scheveningen-Station Hollands Spoor, verlengd over een afstand van ruim 5 km. Op dat traject zal zij het zwaarste deel van buslijn 5 voor haar rekening nemen, omdat een tram toch nog meer kan dan een bus. Hoe dat verloopt leest U weldra in Trampost. Ergens in ons schuilt er wat afgunst, want al is de stemming tegen de tram algemeen wat geluwd, aan uitbreiding wordt in België nog niet veel gedacht. Of toch? Na het aanleggen van zowat 1,2 km. dubbelspoor te Gent ten behoeve van lijn 22, is er bij ons nog geen meter spoor bijgekomen, maar wordt er in Henegouwen zowat 30 km. spoor opgebroken van de lijn 90 tussen Bergen en Binche, van de lijn 2 tussen Bergen en Wasmes, en van de lijnen 32, 33, 35 en 39 in La Louvière. Van verdere aftakeling is er nu geen sprake meer, maar dat kan vlug gebeuren. Hopelijk niet.

Uitbreidingen zijn er echter toch voorzien in Antwerpen. Het is de bedoeling tegen 1976 lijn 3 te verlengen naar de Kleine Bareel, op de grensscheiding Merksem-Schoten-Brasschaat. De uitrusting voor een te bouwen onderstation is besteld, en wordt tegen einde 1974 geleverd. Mogelijk wordt nog vroeger dan lijn 3 een andere lijn verlengd omdat het bestaande onderstation voldoende sterk is om de nodige energie te leveren. Er zouden enkel maar twee km. dubbelspoor moeten gelegd worden. Omdat deze plannen echter nog ter studie zijn, wensen wij niet in details te treden. Te zijner tijd brengen wij daarover meer gegevens.

Denkt U nog wel eens aan het aanbrengen van een nieuw lid?

BOEKBESPREKING

De Heemkundige Kring van Schilde, "SCILLA" verzorgde onlangs een werk van ruim 120 bladen tekst en ongeveer 40 bladen illustraties over het vervoer in de gemeente Schilde.

Deze gemeente werd doorkruist door de NMVB lijnen 40 en 41, en voordien door de stoomtrams naar Turnhout en Hoogstraten. Aangezien deze tramlijnen het voornaamste vervoermiddel in deze gemeente zijn geweest als verbinding met omliggende dorpen en de steden Antwerpen en Turnhout, was het voor de hand liggend dat zeer ruim aandacht wordt verleend aan de tram. Het werk behandelt niet alleen uurregelingen en gebruikte rijtuigen, maar komt in ruime mate op voor het volkselement van de tramgebruikers.

Tal van gebeurtenissen en anekdoten sieren het werk, dat wij aan ieder van ons sterk aanbevelen. Het gaat hier echter niet om een gedrukt boek, maar een gestencyld werk, in de omslag gelijmd. Er blijven nog maar een zestigtal exemplaren over, zodat wachten niet verantwoord is.

Mits storting of overschrijving van 200 fr. op postrekening 000-0968656-14 van Heemkundige kring SCILLA te Schilde, met vermelding van "Lustrumnummer", wordt het boek U franko toegezonden. Het werd samengesteld door de heer J. Van Bulck, die talloze maanden aan de voorbereiding heeft gewerkt, met als resultaat een begerenswaardig werk dat een verrijking is voor alle geïnteresseerden aan de tramlijnen naar Oostmalle en Turnhout.

AMUTRA.

Vereniging voor het Trammuseum vzw.

Oppericht op 7 maart 1961.

Administratie: L. Fardeau. Pannehuisstraat, 164, 1020 - Brussel.

Sekretariaat voor Nederlandstalig België:

E. Keutgens. Lange V. Ruusbroecstraat, 44, 2000 - Antwerpen.

Lidmaatschap: 300 fr. jaarlijks. Postgiro 449.80 Brussel.

Inzenders blijven verantwoordelijk voor de door hen ingezonden artikels.

Eindredactie, Administratie en Verantwoordelijk Uitgever:
Roger Bastaens. Kerkendijk 1 2200 - Borgerhout.
Stortingen ten gunste van Trampost geschieden op
Postgiro 136.88 van AN-HYP Agentschap Bizet
1070 - Brussel, voor rekening 1.180.235

Tenzij anders vermeld, behoren de afgedrukte foto's tot het archief "Eigen Baan" te Antwerpen.

**ILLUSTRATIE &
GRAFISCHE VORMGEVING: WILLEM GIELIS**

Niets uit dit blad mag worden overgenomen
zonder schriftelijke toestemming der redactie.

**boekbespreking: vervolg**

Bij de Uitgevers WYT, Pieter de Hoeweg 111, NL-3006-Rotterdam verscheen "Andere lokomotieven van de Nederlandse Spoorwegen" als nummer 3 in de reeks Spoorwegen in Nederland, en samengesteld door de heer N. J. Van Wijck-Jurriaanse.

De titel zegt het al, deze maal gaat het eens niet over stoomlokomotieven, maar over de diesel- en elektrische lokomotieven bij de Nederlandse Spoorwegen in gebruik tussen 1908 en 1973. Uiteraard is het werk flink geïllustreerd waardoor de belangstellende meteen kan putten uit een reeks foto's die als aanmoediging kunnen dienen om eigen activiteiten op te drijven, of die wellicht een leemte vullen in eigen fototeek. Bij overmaking van 10,25 gulden op postrekening 58458 van bovenstaand adres, wordt het werk U toegezonden. Wij kunnen slechts aanbevelingen doen, temeer daar niet elke dag in eigen taal werken verschijnen over onderwerpen die ons aanbelangen. Er is wel echt een wezenlijk tekort op dat gebied, zeker waar het gaat om de Belgische Spoorwegen. Laat daarom, wat op Nederlands vlak op dat gebied verschijnt een aanloop zijn, een begin, een beter inzicht.

DE BUURTSPORWEGEN TEN ZUIDEN VAN ANTWERPEN -----

Een stukje leven, een stukje geschiedenis

In september 1938 werden de trams van lijn 52 naar Mechelen doorgetrokken, zoals wij reeds zagen. Lijn 54 werd ingekort tot het traject Aartselaar-Vertakking - Rumst. We konden tot op heden niet achterhalen welke de frekwentie was op de lijnen 53 en 54 tijdens de periode van september '38 tot april '39, maar vanaf 16 april 1939 zou men om het uur rijden tussen Rumst en Lier. Helaas, de mobilisatie van het leger stelde hoge eisen, zodat na onderzoek door de bevoegde diensten, beslist werd slechts drie ritten heen en terug in te leggen op werkdagen, maar normale diensten op zaterdag (marktdag te Lier) en zondag. Op lijn 54 daarentegen werd er een uurdienst gereden in beide richtingen, terwijl op lijn 50 (Antwerpen-Rumst) om de twintig minuten werd gereden.

De derde rit was steeds een lijn 52 naar Mechelen. In de spitsuren daarenboven was de dienst nog versterkt met extra ritten tot Boom. Vanaf 24 sept. 1939 was het overstappen aan de spoorweg in Boom afgeschaft.

10 mei 1940.

Een treurig hoofdstuk breekt aan in de geschiedenis van Europa. België, Nederland en Frankrijk worden door de Duitse troepen overvallen, en om de opmars der Duitsers tot staan te brengen, worden door het Belgische leger talrijke bruggen vernietigd. In de provincie Antwerpen werden alle stoomtrams en spoorautodiensten geschorst op 12 mei 1940, terwijl de elektrische diensten gedeeltelijk bleven rijden.

Op 15 mei 1940 echter werden ook de overgebleven diensten geschorst en werd het personeel vrijgesteld.

Op 16 en 17 mei lag Antwerpen onder het vuur van de Duitse troepen. In deze stad waren duizenden Nederlandse vluchtelingen aangekomen met extra stoomtrams van af de grens. Op 18 mei 1940

is de strijd om Antwerpen gestreden, en nemen de Duitsers bezit van de Metropool. De volgende dag al wordt door enkele aanwezige bedienden van de NMVB een studie gemaakt van de toestand van het net in de provincie. Er is grote schade aangericht aan sporen en bovenleiding, terwijl 25 bruggen vernield zijn. Toch moeten de diensten zo vlug als mogelijk worden hersteld. Nadat op 15 mei 1940 de diensten op de lijnen 50, 52, 53 en 54 werden geschorst, wordt het vervoer geleidelijk hersteld. De lijnen 50, 52 en 54 hernemen hun activiteit op 24 mei 1940, en op 7 juni van dat jaar komt ook lijn 53 terug. De brug over de Nete in Walem was vernield, maar er werd op de plaats waar de eerste brug had gelegen, een noodbrug geslagen, zodat de verbinding Antwerpen-Mechelen verzekerd was. De openstelling van deze noodbrug herstelde eigenlijk de oertoestand, waarbij de weg uit Rumst, regelrecht Walem binnenliep.

De vernielde brug lag even ten westen van de noodbrug, zodat het verkeer tot voor de vernieling van de brug, in Walem binnenkwam over een grote S bocht. In de loop van 1942 werd de vernielde brug hersteld en de noodbrug weggenomen. Deze brug zal verder in dienst blijven en in 1944 door de aftrekkende Duitse legers niet meer beschadigd worden.

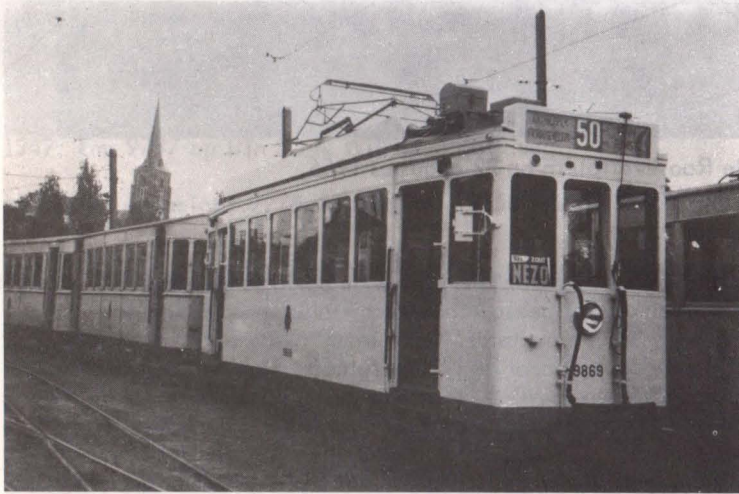
De termini van de lijnen 50 en 52 hebben nooit de grote sterkte uitgemaakt van deze verbindingen. Toen in 1935 de lijnen verlengd werden naar het Komediëplein, betekende dat een flinke verbetering maar de verbinding met de lijnen van het Noorden en het Oosten van Antwerpen was nog steeds niet tot stand gebracht.

Dat gebeurde op 15 juli 1940, dag waarop beide lijnen werden verlengd naar het Viktorieplein. (In 1944 werd dit plein omgedoopt in Franklin Rooseveltplein, maar in de volksmond wordt tot op heden nog gewaagd van de Geuzenhofkens, al is van die glans op een paar beledigde bomen na, niets meer overgebleven.)

Officieel hadden beide lijnen hun terminus dus op het Viktorieplein, maar de rijtuigen konden er niet keren, zodat noodzakelijk moest worden verder gereden naar de terminus van lijn 1 op de Noorderplaats. Daar werd nauwelijks gestopt, want er was nog geen uitwijkmogelijkheid en lijn 1 reed in die dagen om de drie minuten. De eigenlijke instaphalte lag op het Viktorieplein ter hoogte van de oude KNS, die op dat ogenblik Huurschouwburg heette, en nà 1945 het Jeugdteater.

In oktober 1940 werd in verband met moeilijkheden op de Noorderplaats, de terminus verplaatst naar de IJzerlaan. Er werd dan gereden langs de Italiëlei, Vondelstraat, St Jansplein, Lange Dijkstraat, Viadukt-Dam en Bredastraat. Van de Bredastraat lag er een dubbelsporige afbuiging naar links en naar rechts op de IJzerlaan. Het spoor richting stad op de IJzerlaan, tussen de Bredastraat en de Noorderlaan, werd normaal niet gebruikt, zodat daar de rustpauze werd genomen. Ook lijn 41 zal

daar haar eindpunt nemen vanaf 1942. De terugrit liep dan langs de Noorderlaan, Noorderplaats Italiëlei. Toen nog tijdens de bezetting op de Noorderplaats spoorwerken waren uitgevoerd, waarbij het mogelijk was, mits een kleine rangering, lijn 1 voorbij de wachtende 50 of 52 te laten rijden, werd de Noorderplaats terug eindpunt van beide lijnen. Op stadsgebied was het minimumtarief van de NMVB gelijk aan een rechtstreeks ticket van de stadstram. Tijdens de oorlog, en ook later nog, kon men met de 50 of 52 naar de Noorderplaats rijden, maar dan moest het dubbel stadstarief worden betaald. Nadien mochten alleen abonnementen van de NMVB van deze dienst gebruik maken. Toen in 1940 de bruggen over het Albertkanaal vernield waren, reed er tussen het Viktorieplein en de IJzerlaan een Seneffe-rijtuig die een omgebouwde autorail als bijwagens meesleepte. Hij bracht de reizigers tot daar, omdat men kon overstappen op wachtende trams op de oostelijke oever van het Albertkanaal. Voorop de tram hing een plaatje waarop onder elkaar geschreven stond: Viktoriepl. - Dam.



Emr 9869 op lijn 50 te Rumst
(9.9.1953) foto Beernaert

De gevechten waren voor ons wel voorbij, maar de oorlog niet. Vrij vlug nam de toestand terug vooroorlogse normen aan, maar er gebeurde heelwat tijdens die vier verschrikkelijke jaren, dat eerder ongewoon was. In 1940 bv. was de treindienst Brussel-Antwerpen onderbroken te Duffel, waar de Netebrug vernield was. De treinen reden tot Mechelen (komende van Brussel) waar moest overgestapt worden op de gevorderde bussen van de Firma's Lux en Central. Over Walem en Waarloos (Lazernij) werd naar Duffel-station gereden, waar de treinen van en naar Antwerpen hun eindpunt hadden.

In 1942 heerste er een buitengewoon strenge winter. Van 2 januari tot 12 maart lag er sneeuw en was er strenge vorst, die tot 20 graden onder het vriespunt terugliep. Deze toestand bemoeilijkte fel het normale verkeer, en het gebeurde meermaals dat de elektrische trams moesten vervangen worden door stoomdiensten. Een stoomtram reed toen vaak met zeven bijwagens, waarvan meerdere vierassige uit de elektrische dienst.

Men trachtte overigens met alle beschikbare middelen de diensten gaande te houden. Bij de bevrijding in september 1944, was de spoorlijn andermaal gehinderd. Vanaf 16 september werden door de NMVB extra trams ingelegd tussen Antwerpen en Mechelen, omdat de gewone urdiensdienst het vervoer niet meer aan kon. Om de twee uur reed een extra dienst tussen beide steden, maar omdat er al een frekwente dienst gereden werd tussen Antwerpen en Rumst, werden deze extra trams omgelegd over Reet. Ze stopten in Mechelen aan het station en op de Grote Markt, en reden dan rechtstreeks tot Rumst. De volgende haltes waren gelegen aan de 7^o Olympiadaan te Antwerpen en aan het NMVB station op het Kiel. Vanaf het zwembad aan de Brederodestraat werden alle haltes bediend.

De verplaatsing mocht dan gevoelig langer duren dan met de trein, de reizigers waren toch erg ingenomen met deze dienst, want op deze manier bleef de verbinding tussen België's twee grootste steden bestaan. Overigens blijkt deze dienst al eerder bestaan te hebben, en wel kort na het bombardement op Mechelen op 19 april 1944, toen het treinverkeer eveneens onmogelijk was. Vanaf 16 oktober 1944 was het verkeer op de NMBS lijn 25 hersteld, en werden de bijkomende directe diensten tussen Antwerpen en Mechelen afgeschaft.

Deze ritten werden gewoonlijk gereden met een motorwagen en vijf bijwagens, twee vierassige en drie tweassige.



Rodetram 9639 als kinderttram op de Rooseveltplein op 22 augustus 1956.
Bijwagens: 678 - 542 en 680. foto Van Witsen.

Een aardige gebeurtenis, die reeds in 1939 bestond, en die tijdens de oorlog bleef bestaan, was het inleggen van kindertrams tussen Antwerpen en de speelpleinen voor kinderen in Hulgenrode (Wommelgem) tijdens de grote vakantie in juli en augustus. Deze trams kwamen van Zurenborg, reden via het Viktorieplein (later Rooseveltplein) naar de Noorderplaats. Van daar uit naar de Brederodestraat, waar kinderen werden opgenomen. Dan terug naar het Viktorieplein, en via de Gemeentestraat-Carnotstraat en lijn 42 naar Hulgenrode. Hoewel daar bij het aankomen en het vertrekken een zeer grote drukte heerste van joelende kinderen, verliep alles daar uitstekend. Uit Zurenborg vertrok ook nog een tram, rechtstreeks naar Hulgenrode. Omstreeks half vijf in de namiddag, vertrokken beide trams terug met dezelfde bestemming. Overdag stonden ze in het station van Zurenborg. Deze diensten hebben bestaan tot bij het afschaffen van lijn 42 in 1958.

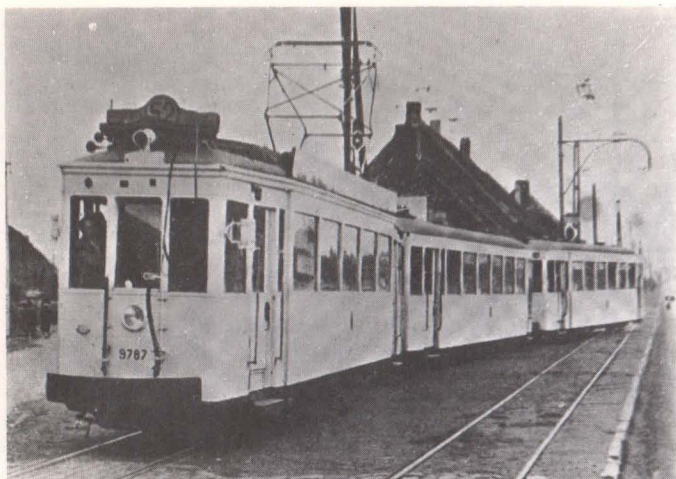
Materieel en diensten.

Tijdens de oorlog bleven de diensten rijden op het schema van voor 1940, maar door het uitvallen van nagenoeg alle partikulier vervoer, moesten steeds meer bijwagens worden ingezet. Aldus verschenen omstreeks 1942 de eerste vierassige bijwagens op lijn 50 en 52. Het waren bijwagens met vijf vensters uit de reeks 19251-19262 die in 1939 in eigen werkhuis te Merksem gebouwd werden. De 19253 droeg korte tijd het nummer 19023. Het motorwagenpark werd uitgebreid met de rijtuigen 9866-9869 (ex Henegouwen) en enkele vroegere Rode trams, waaronder zeker de 9638, 9639, 9640 en 9642. In die periode werd een ex Rode tram gezien aan de KVO, die vijf tweessige, groene stoomtrambijwagens achter zich sleepte. Ook een normale verschijning op lijn 50 en 52 waren de rijtuigen 9777-9779 en 9784-9787 (Le Roeulx 1930) uit de reeks 9777 - 9791. De 9777 - 9779 waren in 1938 uit Bergen naar Antwerpen gekomen, terwijl de vier andere van de fabriek rechtstreeks naar Antwerpen gekomen zijn.

Oorspronkelijk waren ze allemaal voorzien van koersborden, maar later hebben verschillende van hen, in Antwerpen een filmkast gekregen. In deze toestand waren ze verschillend van elkaar, want sommigen hadden een normale, grote filmkast boven op het dak, terwijl anderen een kleinere hadden, die ingebouwd was, juist onder de daklijst.

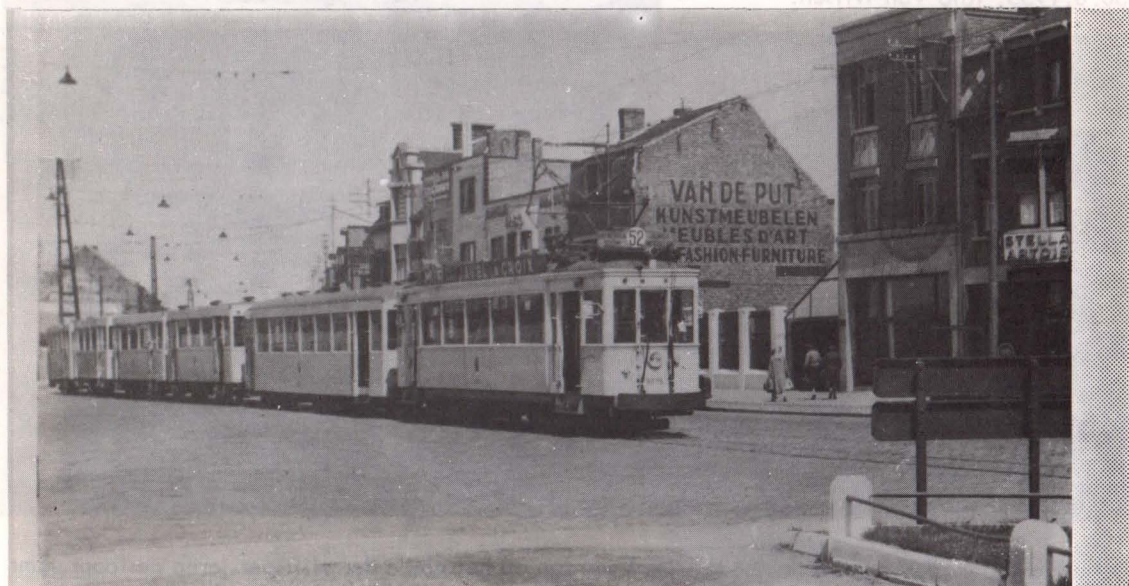
Eveneens in 1930 werden vijf wagens gebouwd voor de Antwerpse lijnen, maar in Leuven bij "La Dyle", nl. 9742-9746. Ze hadden koersborden, maar later kregen de laatste drie eveneens een filmkast.

Van de reeks 9747-9761, in 1930 gebouwd door de "Ateliers Germain", reden de 9754-9756 en de 9759 in Antwerpen. De 9754 reed overigens de laatste rit op lijn 77. Deze Antwerpse wagens hadden op het einde van de oorlog allemaal kleine filmkasten, onder de daklijst ingebouwd. Alle wagens met kleine filmkasten, hebben in Antwerpen met een zwart-wit film gereden, terwijl de wagens met normale filmkast, die wel eens op lijn 54 reden, op deze lijn ook een witte film had-



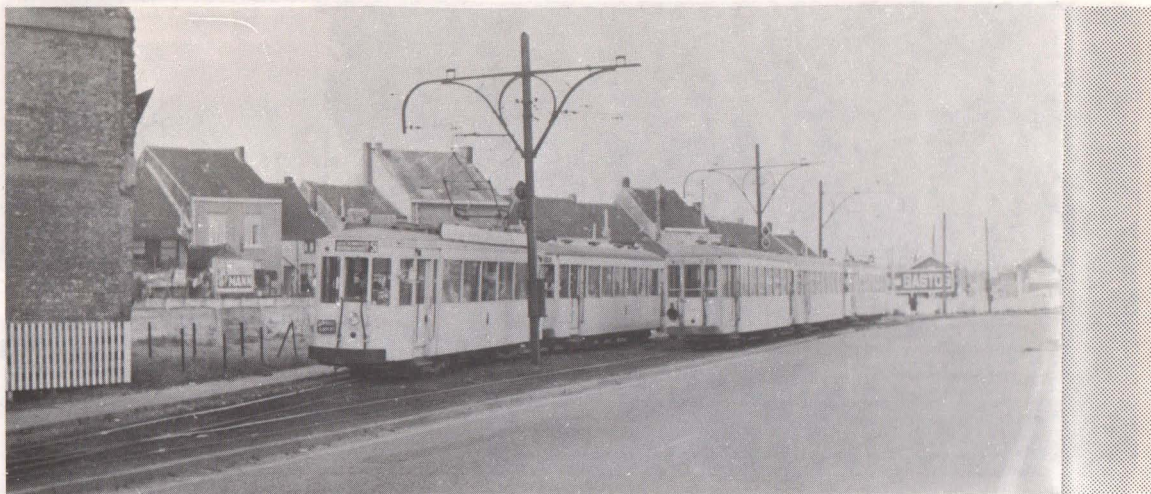
1947. Emr 9787 op lijn 52 te Wilrijk - Het Laag.

Mechelen - Racing. 9775/52 met bw. 19558 + 1701 + 1661 + 1705 + 1665 op 9.7.1955.



den. De laatste jaren echter reden de "German" rijtuigen met een gekleurde film op de lijnen ten noorden van Antwerpen. Met die gekleurde film hebben ze zeker ook op lijn 52 gereden, wat blijkt uit de foto aan het station te Mechelen.

De eerste tram van het type S die in Antwerpen zijn opwachting maakte, was de 41005, die gebouwd werd op reserve onderdelen. Dit rijtuig kwam gereed op 8 jan. 1954. Datzelfde jaar kwamen ook nog de 9665, 9666, 9668 in de Scheldestad aan, met nog enkele andere. Ze verschenen op de lijnen 63 en 70 doorstreept, maar ze kwamen al vrij vlug op de lijnen 50 en 52. De Boomse lijnen hadden dus al heel vlug modern materieel, wat niet wegnam dat ze toch tot de laatste dagen de vroegere standaardwagens hebben gekend. Juist na de oorlog reden er al enkele wagens binnen te Merksem, waar dat voordien steeds Rumst is geweest, en één of twee rijtuigen brachten de nacht door op het Kiel. Vanaf het ogenblik dat Merksem werd ingeschakeld, kon men op de lijnen 50 en 52 alle in dienst zijnde wagens zien. Antwerpen kreeg daarenboven de enige vier bestaande type S bijwagens met filmkast: 19577-19580, die vrij vlug op de lijn naar Mechelen werden ingezet. Toen lijn 52 door bussen vervangen werd, was het een uitzondering ze op de lijn naar Rumst te zien.



Emr. 9775 op lijn 50 te Boom op 27.9.1960. Let op de kleine filmkast en vergeet met foto 4. foto Temmerman.

9774/50 met bw. 19370 en 10714 op de Noorderplaats te Antwerpen. 30.8.1955. foto Van Witsen.

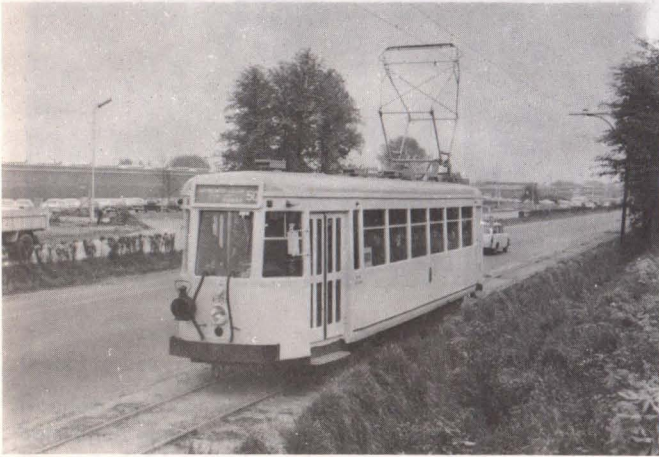
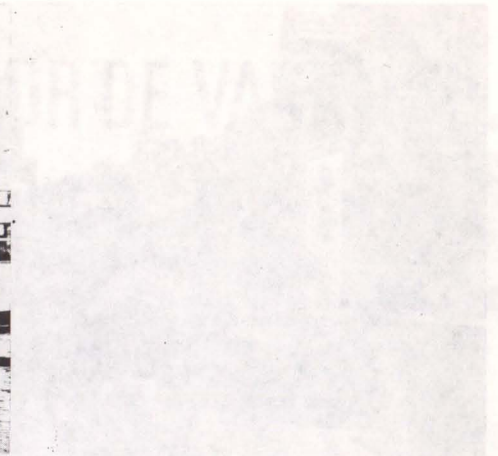
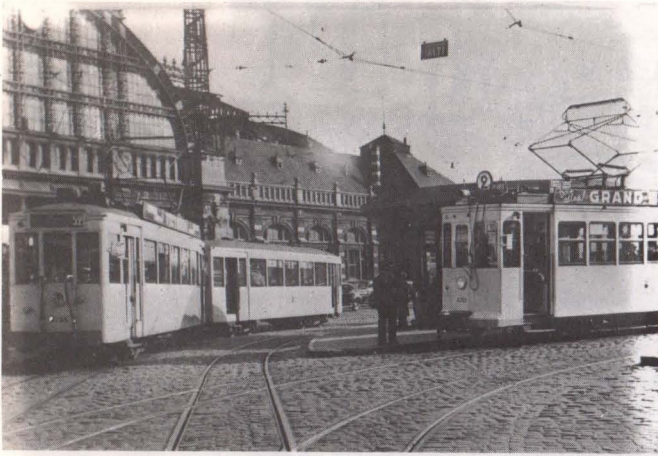


De motorwagens 9636-9645 (ex Rode trams) werden op het einde der vijftiger jaren gesloopt. Emr 9635(II) was eveneens een rode tram, die tot ±1920 het nummer 11 droeg, en die toen teruggegaan is naar de Antwerpse Tramwegen, waar hij het nummer 388 droeg. Toen hij terug naar de NMVB ging, omstreeks 1937, kreeg hij het nummer 9688, en hij werd nog later vernummerd in 9635(II). Dit rijtuig onderging echter verschillende verbouwingen, zodat men het uiterlijk niet meer bij zijn "broertjes" kon indelen. Bij het verdwijnen van deze veteranen kwamen jongere rijtuigen uit de Standaardreeks hun plaats innemen.

Lijn 53 van haar kant bleef de Seneffe rijtuigen trouw tot in de oorlog. Ze waren er haast een status symbool geworden. Toen echter de Bezettende Macht nood had aan trams om in het moederland het hoofd te bieden aan tal van moeilijkheden, werden tien van hen gevorderd om in Mönchengladbach en Krefeld, het derde Rijk te dienen.

Dat is wellicht de oorzaak geweest van het feit dat andere rijtuigen op lijn 53 verschenen, op sommige ogenblikken althans. Bijgaande foto toont ons emr 9784 met kleine filmkast op de Grote Markt in Lier, omstreeks 1944.

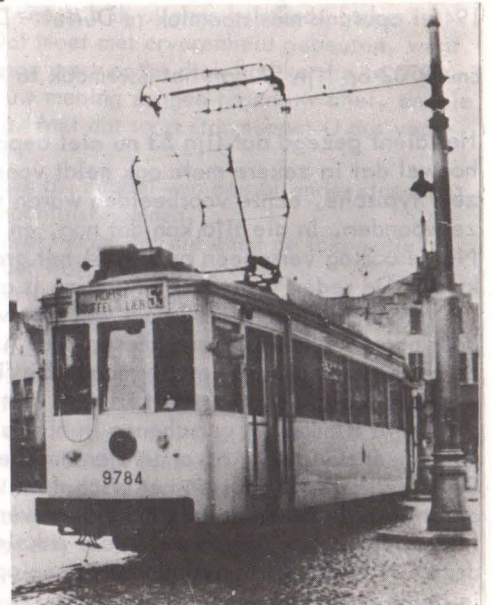
Toen de bevrijding gekomen was, moesten natuurlijk een aantal maatregelen getroffen worden om het materieel en de toestand van de spoorlijnen terug op peil te brengen. Deze veelomvattende taak leidde op 5 sept. 1945 naar de vervanging van lijn 53 door autobussen. Het lijnnummer verdween volkomen, en de uitbating van de lijn ging in partikuliere handen over.



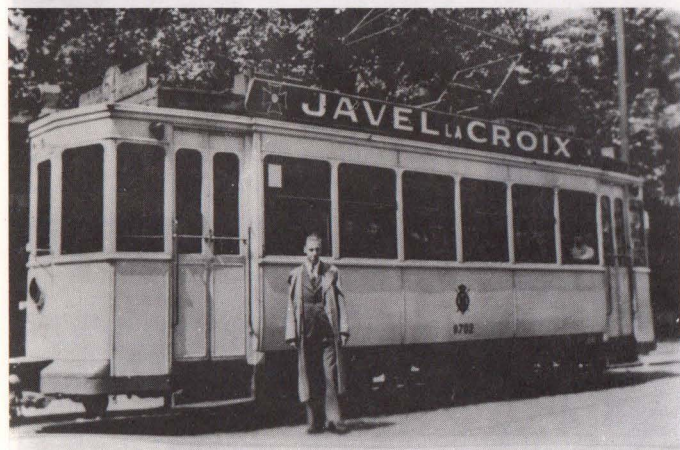
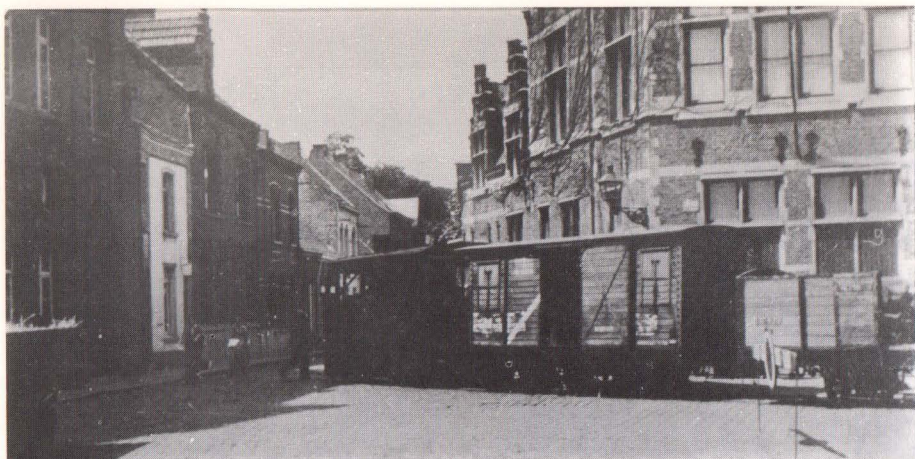
Mechele - Station. Nr. 9756 op lijn 52 en 9701 op lijn 2 op 1 mei 1950. foto Van Witsen.

Wilrijk Hof ter Beke. 11 mei 1966 / S 41005.

Lier - Grote Markt. 9784 op lijn 53 ± 1944. foto R. Bartholomees.



Het was de eerste elektrische lijn in de provincie die deze weg opging, en helaas niet de laatste. Enkele tijd nadien werden de sporen van de lijn opgebroken, waarbij gebruik werd gemaakt van een stoomlokomotief. Daarvan getuigt bijgaande foto, waarvan de kwaliteit niet zo best is (tegenlicht), maar die we omwille van de documentaire waarde graag mededelen. Het begin van de aftakeling, die door het verdwijnen van lijn 53 werd ingezet, zal zich na 23 jaar voltrekken. De tweede elektrische lijn die verdween, was lijn 54, die haar zwanezang zong op 31 dec. 1953.



1946 : opbraak met stoomlok te Duffel - Dorp.

Emr 9702 op lijn 54 aan het Zwemdok te Antwerpen in 1940. foto Van Witsen.

Het dient gezegd dat lijn 53 nu niet bepaald een voorbeeld is geweest van goede diensten, en alhoewel dat in zekere mate ook geldt voor lijn 54, moeten we toch getuigen dat beide lijnen wél zeer typische, echte voorbeelden waren van Buurtspoorwegen, die de mensen gingen zoeken waar ze woonden. In die tijd kon dat nog, en het was goed.

Na de oorlog verscheen op lijn 54 het groene koersbord, terwijl op lijn 53 wel eens een geel voorkwam. De reden voor deze afwijking is ons niet bekend, al zal voor wat lijn 54 aangaat, de reden tot verwarring met lijn 52 daar wel niet vreemd aan zijn. Lijn 54 reed in die tijd trouwens vaak door naar Mechelen enerzijds, en naar Antwerpen anderzijds. In Antwerpen eindigde deze lijn op de oude terminus aan het zwembad. De filmwagens die toen wel eens op beide lijnen verschenen, waren getooid met zwart-wit filmen. Het is aan te nemen dat op lijn 53 nooit een standaardwagen met grote filmkast is verschenen in normale dienst, want deze ruime, snelle rijtuigen waren voor 1945 meer dan nodig op andere en drukker lijnen dan de 53.

De tijd die verliep tussen het afschaffen van de lijnen 53 en 54 zou helaas niet meer gehaald worden tussen de 54 en de 52, maar daarover volgende maand meer.

Interessant is ook nog te weten dat enkele tijd voor het afschaffen van lijn 53 de rijtuigen van deze lijn in Rumst hun eindpunt namen op de Vosberg. De aansluiting gebeurde daar met lijn 52 in beide richtingen.

Als lijn 53, en vroeger reeds lijn D, een bijwagen had gesleept, en deze niet meer nodig was, werd die eveneens overgenomen door lijn 52, of vroeger de R, die hem dan in het station te Rumst achterliet. In Lier bleef de bijwagen staan in de Mechelse straat, terwijl de motorwagen verder reed tot de Grote Markt.

R. Bastaens.
Antwerpen, mei 1974.

* * * * * TIPS VOOR DE VAKANTIE * * * * *



Geachte Lezer,

Rondom ons is er weer stoom.

Sommigen onder ons zullen wellicht vragen, Wat is stoom?

Ik weet niet hoeveel soorten stoom er bestaan, maar van twee heb ik al eens gehoord. Stoom is iets wat een mens aflaat als hij te fel onder druk staat. Dat moet met ervaringheid gebeuren, want ik heb al eens ondervonden dat iemand na stoom aflaten nog meer onder druk kan komen te staan. Om te begrijpen wat ik bedoel moet U maar eens ronduit uw mening zeggen tegen uw chef, en wie U als uw chef wilt beschouwen mag U voor uzelf uitmaken. Met dat soort stoom moet U dus voorzichtig zijn.

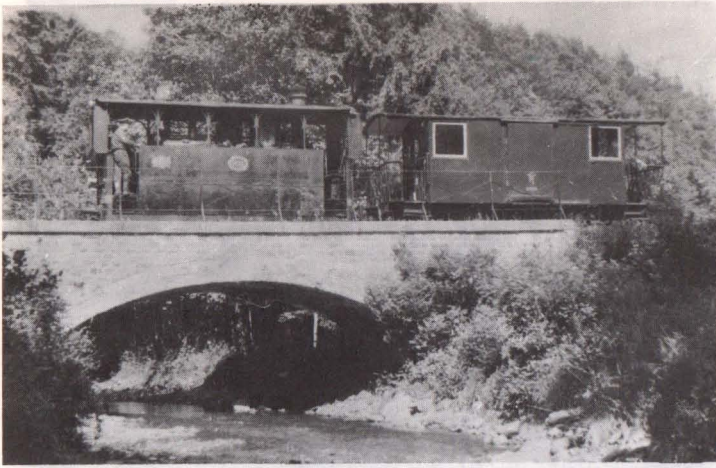
Er is het tweede soort stoom, en dat laat U beter ontsnappen bij middel van één of ander stoomtuig, bediend door een ervaren persoon, die wij gemeenzaam machinist noemen.

Die zorgt ervoor dat die stoom in het tuig niet verspild wordt, maar dat die eerst de lokomotief in beweging brengt, en als dank mag hij dan ontsnappen. Voor wat, hoort wat.

Voorlopig is er bij ons maar enkel in de Ardennen dat soort stoom te vinden, en wel in Erezee.

Waar is dat nu weer? Ja, dat is niet zo eenvoudig, maar als U eens het foldertje raadpleegt dat wij in ons vorig nummer van TP bijvoegden, geloven wij dat het echt niet zo moeilijk is. En dat lijkt ons al voldoende om nieuwsgierig genoeg te zijn eens te gaan kijken. Of te rijden, want 150 km. gaan doet men doorgaans niet voor zijn genoeg, en van de 150 gezinskilometer hebben wij tot op heden op de radio nog niet gehoord. En dan is er uiteraard de kwestie van de tijd.

Tijd is echter ook weer betrekkelijk, want je vergeet hem gewoon in Erezee. Daarmee willen we niet vertellen dat het zonder tijd ook gaat, want dat is niet waar. Maar goed, je gaat, je rijdt of je vliegt naar Erezee, maar zie dat je er komt. Per luchtvervuiler lijkt me dat het meest efficiënt, want per trein wordt je ditmaal niet bij de deur afgezet, al loont het nog de moeite. Van Namen uit rijdt je naar Marche, dan naar Hotton, en van daaruit naar Erezee. Hoe je er ook komt, vroeg of laat, de tram wacht je op, en dat is heel wat, want daarvoor doe je het tenslotte. En hij staat onder stoom, maar dat dacht je al wel. Goed. Neem eerst, alvorens plaats te nemen, een ferme teug frisse lucht, want dat kan daar nog, en het is gratis. Dan neem je er een tweede, en een derde, en dan heb je meteen de smaak te pakken. Dan neem je rustig de omgeving in je op, maar DOE het, want je neemt al zo weinig omgevingen op. Als je dat gedaan hebt, merk je meteen dat al je eigen stoom al weg is, en dan ga je naar de stoomtram. Als er plaats is kan je gaan zitten, dat geeft de TTA er gratis bij. Wat is dat nu weer, de TTA? Daar mag je weer gratis kiezen :



'T is Te Aanvaarden, Trammeke Toet Allez, Toe, Toe, Albert, Tante Trees Alarmeren, waarom ? Die TTA dus geeft je de zitplaats als geschenk, en als er geen zitplaats is, krijg je het recht om de dingen vanuit de hoogte te bezien. Niet al te hoog natuurlijk, want de stoom en de rook hebben ten slotte het hoogste en het laatste woord. U begrijpt wel beste vriend, dat ik niet kan weten of jij al dan niet je schoonmoeder meebrengt, maar dat moet je zelf uitmaken. Bij elk bedrijf dat zich respecteert, koop je de reis, en krijg je een briefje, een ticket, een biljet of gewoon een kaartje : dat hangt van je eigen geaardheid af.

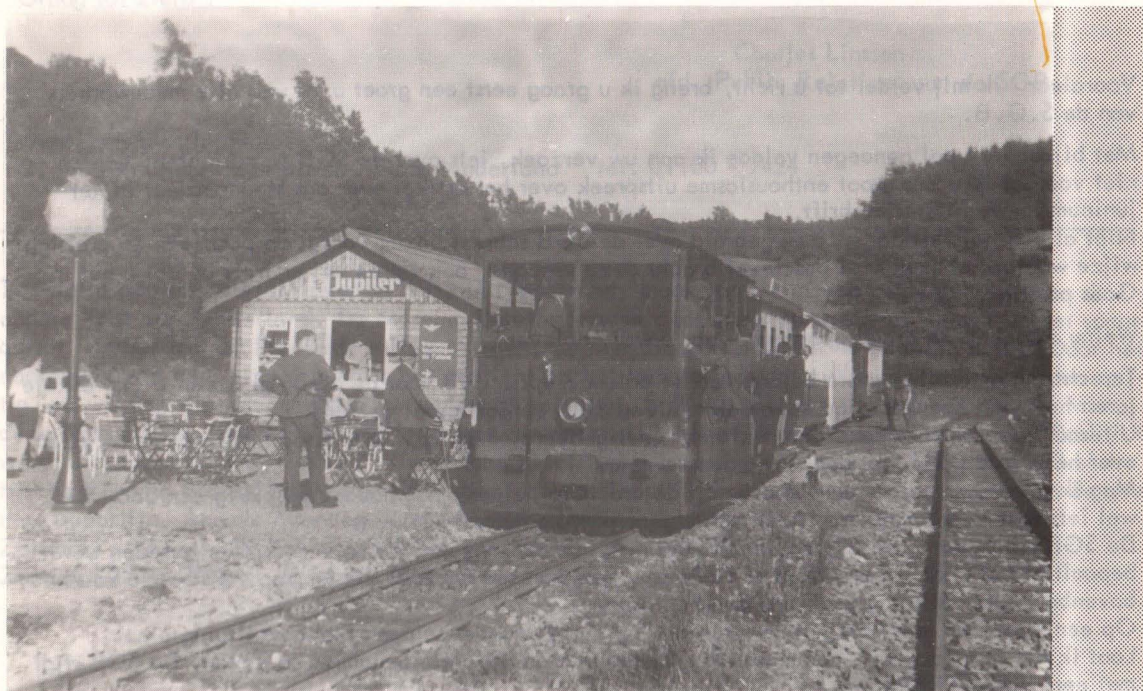
Tijdens de reis stop je dat kaartje weg, want je mag het niet bezien, daarvoor is er de omgeving : hoogten en laagten, water en weiden, bomen en lucht, en lucht, en lucht...

Ruim 11 km. sleept de tram je mee doorheen het mooiste waarvan je tijdens uw vakantie kan genieten : rust en schoonheid. Je wordt er gewoon stil van. Natuurlijk moet je erover waken dat je vrouw en kinderen bij het vertrek ook zijn ingestapt, want geestdrift alléén is ook niet alles. Allicht houdt dat in dat je rust iets minder rustig kan zijn, maar die betrekkelijke zelfkoestering kan je dan de ganse dag bewaren. Verzuim je echter je toezichtsmaatregel, dan eindigt je rust bij de aankomst van de stoomtram in Erezee. Verder weet ik het niet meer.

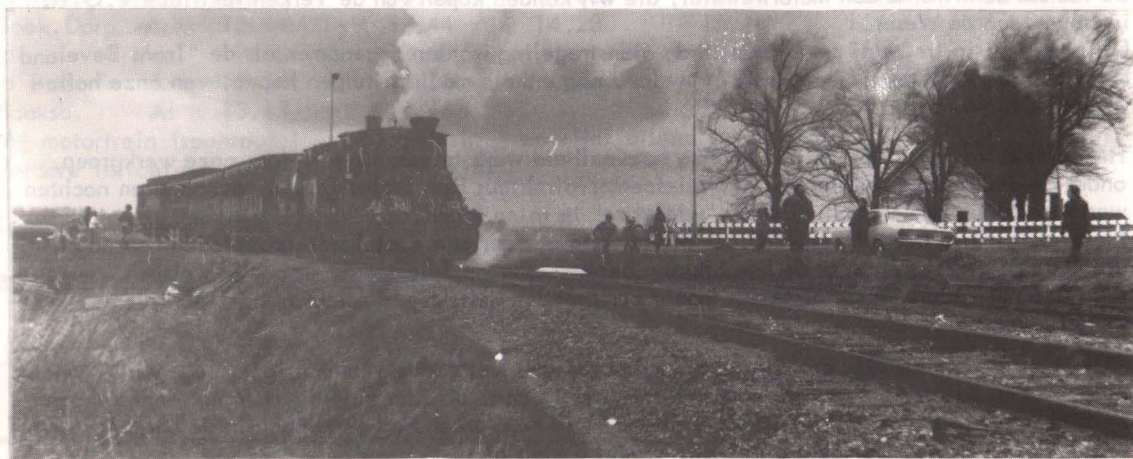
Kinderen zijn dol op een rit per stoomtram, maar zij missen de herinnering aan vroeger. Let wel : de herinnering. Je weet waarschijnlijk al wel dat de appel niet ver van de boom valt, en van wie ze het geleerd hebben vraag jij je af, maar naar alles klauwen wat in hun bereik komt, trachten een tak af te breken tijdens het rijden, gooien met alles wat in hun bereik komt naar alles wat ze willen bereiken, van wie zouden ze dat hebben ??? Kom nou Meneer, denk eens na. Voor de Dames raden wij een zitplaatsje aan in een gesloten bijwagen. Met "gesloten" willen wij echt niet giftig zijn Mevrouw, wij bedoelen alleen maar een wagen met zijn dak op de plaats waar dat verondersteld wordt te zijn, en tussen dat dak en de wielen, een gesloten wand aan vier zijden met deuren die U vrij kunt openen. U ziet dat we het echt goed menen, nietwaar ?

Wij raden U zulke wagen aan omdat de lokomotief, of zij nu Elise heet of een Scarpachtiger voorkomen heeft, toch rookt. En waarom zou ze dat niet doen ? De Indianen deden het al, en Meneer doet het ook, en zoals we al zeiden, Elise of La Scarpe doet het ook. Juist omdat wij nu niet willen dat U er na een rit van 22 km. als een Squaw(oef.) uit zou zien, stellen wij een gesloten wagen voor U voor. Gewoon vriendelijk van ons, meer niet. 't Is niet omdat we tegen Meneer zegden van die appel, dat wij nu absoluut in U een Eva willen zien, en U zouden willen opsluiten in een wagen, nee hoor, echt niet. Mits bepaalde voorwaarden kan je ook eten in de middagtram. Dat verhoogt de attractie en het zakencijfer van de TTA. In Amonines kan je overigens ook voortreffelijk eten "Au Vieux Moulin". Dat die oud is nemen we aan, maar van die molen, kom nou. Maar als je binnengaat doe je dat om te eten en te drinken, en dan zoek je niet naar een molen. Of wel soms ? Als je dan tegen valavond zo terug in Erezee aankomt, en je ziet dan de zon achter de heuvelruggen wegwijnen, dan krijg je zo'n heimwee als je in jaren niet meer gehad hebt, en je weet eigenlijk niet waarheen. Meneer ontdekt meteen dat de kinderen stil geworden zijn, en Mevrouw staart hem vragend aan : Wat doen we nu ? Ik weet het niet meer. Je kan natuurlijk naar huis rijden, maar als je dat niet wenst, dan vindt je wel slaapgelegenheid in Hotton. Wat zegt U, Meneer ? Hebt U de tent meegebracht ? Proficiat Kerel, je moet er maar aan denken. Halfweg de tramlijn is er een

kampeerterrein, en wat wil je nog meer ? Vergeet je wakker maar, want morgenvroeg als aan elk grassprietje een dauwdruppeltje parelt, als de nachtegaal stil wordt, als de vogels toilet maken en hun snaren toetsen, dan wordt je meteen gewekt door de fluit van de stoomtram, die weer stoom aflaat.



Jij moet alleen maar de moeite doen om naar Erezee te rijden, en je voelt je als een Faust. Als je dan later je trambriefje in je vakantieherinneringen opbergt, dan weet je ook nog waarom.
Hartelijke groeten en tot later,
Toerist.



Weet je nog dat wij in ons nummer van juni 1973 een bijdrage brachten over de stoomtram Goes-Borsele ? Dat is fijn, maar ben je er ook geweest ? Foei Meneer. En waarom niet ? Je wil het goedmaken ? Dat kan.

Op onze redactie kwam een brief aan van de uitbatende Vereniging. Als U nu eens even het artikel over de SGB wilt herlezen, dan krijg je meteen antwoord op enkele vragen die wij ons toen stelden, want wij drukken graag de brief voor U af.

EEN GROET VAN DE STOOMTRAM GOES - BORSELE !

Vooraleer ik mij verder tot u richt, breng ik u graag eerst een groet over van alle medewerkers van de S.G.B.

Met bijzonder veel genoegen voldoe ik aan uw verzoek, iets over de SGB te berichten, echter niet voordat ik u ons groot enthousiasme uitspreek over het artikel over ons stoomproject in het juninummer van uw tijdschrift.

Niet alleen het feit dat u zo uitgebreid over de SGB schreef, maar vooral de positieve en prettige wijze waarop u het geheel beschreef bracht deze vreugde, ook waren wij er trots op dat u het in Goes prettig verpozen vond.

Welnu : Laat ik de draad oppakken waar u was gebleven.

Terecht schetste u het grote belang van de datum 7 april 1973 voor de SGB; al waren wij al enkele jaren hard aan het werk, op deze datum kreeg alles een officieel gezicht.

Uiteraard was er voor deze datum al heel veel gebeurd, maar laat ik volstaan met wat te vertellen over het vervolg van het bedrijf na deze datum.

Mag ik eerst uw Joost even proberen uit de droom te helpen. Wij hadden gelukkig een Joost die wel iets wist van "waarom wij de trein eigenlijk tram noemen."

De SGB rijdt met TREINEN op een TRAMbaan, dat wil zeggen, de baan waarover gereden wordt bepaalt of het gaat om een trein of een tram. Een trambaan is veel lichter van constructie zoals bovenbouw, beveiliging enz. dan een hoofdspoor.

Op een trambaan mag ook gereden worden "op zicht" zonder seinen, blokbeveiliging etc.

Laat ik het ten slotte nog iets moeilijker maken met de officiële benaming te geven, De SGB rijdt met een TRAM-TREIN.

Wat is er na 7 april 1973 allemaal gebeurd ?

Onze liefhebberij is uitgegroeid tot een bijna volwassen tramwegbedrijf. In 1972 begonnen we voorzichtig met onze eerste lokomotief "Wittouck" een aantal ritten met passagiers te maken.

1973, was zogezegd een proefjaar, een proefjaar wat echter resulteerde in een succesjaar. Ons lokomotievenpark werd uitgebreid met de komst van "Laura". Een aanwinst voor ons bedrijf, afkomstig van een dit jaar te sluiten kolenmijn in Limburg, vandaar ook de naam Laura. Een lok die tot 6 weken voor de datum van verkoop nog volop in bedrijf was.

De laatste aanwinst is een motortreinstel, die wij konden kopen van de Verkehrsbetriebe V.G.H. in Hoya, aan de Weser.

Dit tweemotorig treinstel zal bij ons in de dienstregeling worden opgenomen als de "Trans Beveland Express" Ook mochten wij wederom in uw land nog enkele mooie rijtuigen kopen, van onze hofleverancier in Muizen.

Het spreekt van zelf, dat er een enorme hoeveelheid werk te verzetten is door onze werkgroep, onder de deskundige leiding van initiatiefnemer-direkteur Rob Stolk. Dagen, avonden en nachten wordt er driftig gewerkt om alles op "wioletjes" te laten lopen.

Naast de diverse herstellingswerkzaamheden werd er door een aantal werkgroepleden ook nog hard gestudeerd, zodat wij nu al de beschikking hebben over gediplomeerde stoommachinisten, rangeerders en conducteurs, onze directeur mocht kortgeleden zelfs zijn dieselmachinisten-diploma in ontvangst nemen.

Alles ziet er nu naar uit, dat wij ons komende seizoen met goede verwachtingen tegemoet kunnen zien. Reden wij vorig jaar nog maar eenmaal per 14 dgn. dit jaar zullen wij in het hoogseizoen zelfs drie dagen per week rijden. Zaterdag de hele dag, woensdag en zondag in de middag.

Hoe kunnen wij dit allemaal verwerken, vraagt u zich af.

Welnu, de meest duidelijke stap in de richting van een professioneel tramwegbedrijf is wel het feit, dat onze directeur vanaf 1 mei heden geheel in vaste dienst is bij de SGB.

Wilt u een nog duidelijker voorbeeld van iemand die van zijn hobby zijn werk maakt ?

Beste vrienden, er is nog zoveel meer te vertellen over ons bedrijf, maar ik kan niet uw hele tijdschrift vol schrijven, mag ik tot slot de woorden van uw redakteur in herinnering brengen ?

Kom er heen, maak de reis, geniet van alles rondom u .

Met bijzonder veel plezier heb ik uw vereniging een aantal dienstregelingen toegestuurd voor u allen. Mogen wij u in onze trein eens ontmoeten ?
Graag tot ziens .

Charles Linssen
afd. Public Relations van de SGB.

Wenst u inlichtingen,
C. Linssen Lange Kerkstraat 5 Goes Nederland tel. 01100 - 7424

Ten slotte nog een bericht over de MBS in Nederland, maar van Belgische zijde gezien, aan de andere kant van Nederland. De Museum BuurtSpoorweg rijdt met stoomtreinen, maar ook met spoorauto's, op het traject Enschede - Haaksbergen, een rit die zowat 38 tot 40 minuten duurt. Door het aanleggen van een autosnelweg is het wellicht nu het laatste jaar dat zulks kan gebeuren, een spijtig iets waarop we met tegenzin uw aandacht vestigen. Stel dus niet uit, maar maak gebruik van deze laatste kans. Bij het NS station Enschede neemt U buslijn C naar de Rembrandtlaan. Buslijn C wordt uitgebaat door de T.E.T. (-Twentsche Electriche Tramweg mij, die van 1908 tot 1933 elektrische trams in bedrijf had-) Van de Rembrandtlaan loopt U noordwaarts, in de richting van de goederenspoorlijn. Aan de overweg vertrekken stoomtreinen en spoorauto's op volgende data :
Zaterdag : 22 juni; 29 juni; 6, 13, 20 en 27 juli; 3, 10 en 17 aug;
Zondag : 23 en 30 juni; 7, 14, 21, 28 juli; 4 en 11 aug.

Treinnr :	za3 M	5s	za 7 m	za9m	11s	za13m
Haaksb. V	11.30	12.20	13.33		14.50	15.52
Boekelo Bad V	11.48	12.38	13.38		15.08	16.08
id. Dorp aank.	11.55	12.45	13.45		15.15	16.15
V.	11.56	12.46	13.46	14.40	15.16	16.16
Enschede A.	12.10	13.00	14.00	14.55	15.30	16.30
Rembrandtln.						
Treinnr :	za 4m	6s	za 8m	za10m	12s	za14m
Es Rembr. InV :	12.30	13.30	14.05	15.00	16.00	16.50
Boek. Dorp A:	12.44	13.44	14.20	15.14	16.14	17.04
id V:	12.50	13.50		15.20	16.20	17.05
id Bad A:	12.56	13.56		15.26	16.26	17.11
Haaksb. A:	13.13	14.15		15.43	16.45	17.30

M= motortrein (spoorauto) s= Stoomtrein, za rijdt alléén op zaterdag.

Verdere inlichtingen : MBS, postbus 1182.

NL - 7805 - Enschede.

Trampost wenst U allen goede reis, en tot volgende maand.

LES VICINAUX DU SUD D'ANVERS L'ACTIVITE ET L'HISTORIQUE DU DEVELOPPEMENT

En 1939, par suite de la prolongation de la ligne 52 jusque Malines, un service cadencé a été organisé toutes les heures sur les lignes 53 et 54. D'après l'horaire, nous pouvons déduire que les mêmes voitures ont été utilisées pour assurer le service sur les lignes 53 et 54. Nous supposons que d'autres voitures ont été mises en service, ultérieurement, sur la ligne 53. L'afflux des voyageurs a considérablement augmenté pendant la deuxième guerre mondiale en 1940.

Pendant l'été de l'année 1944, suite aux bombardements répétés sur la ville de Malines, le service a été interrompu, à maintes reprises, sur la ligne S.N.C.B. Anvers - Malines - Bruxelles. Pour assurer la liaison entre Anvers et Malines, un service direct "Tram" a été instauré entre ces deux villes. Ces trams quittaient Malines, cinq minutes après l'arrivée des trains en provenance de Bruxelles et revenaient d'Anvers cinq minutes avant le départ des trains vers Bruxelles.

En plus de l'horaire existant sur la ligne 52 via Boom, des trams "Direct" circulaient toutes les deux heures entre les deux villes.

Ces départs "Direct" sans arrêts étaient organisés par la ligne 54 entre Rumst et Aartselaar. Pour palier à l'affluence des voyageurs pendant la guerre sur les lignes 50 et 52, le matériel a dû être renforcé en conséquence.

Le 4 septembre 1945, la première ligne électrique de la province d'Anvers a été supprimé, il s'agissait de la ligne 53.

Le 31 décembre 1953 la ligne 54 a été supprimée.

PROJET D'EXCURSIONS DE VACANCES

Pendant les mois d'été et également en Automne, un tram "vapeur" circule encore dans les Ardennes belges entre Erezée et Dochamps sur une distance de 11 km. Vous pouvez revivre l'exploitation du service du passé dans un cadre splendide de la nature.

Vous apprécierez également une excursion en tram "vapeur" sur la ligne Goes - Borselè dans les Flandres Zélandaises (Hollande).

Veillez vous référer à notre article du TP de juin 1973 et au dépliant annexé.

La M.B.S. organise également des voyages en trains "vapeur" en Hollande sur le parcours Enschede - Haaksbergen.

Ce sera, vraisemblablement en cette année 1974 que les derniers voyages pourront avoir lieu, étant donné qu'une partie de cette ligne doit être démontée pour l'instauration d'une autostrade. L'horaire est mentionné dans le texte.

DIE VORORTBAHNEN SÜDLICH VON ANTWERPEN AUS DEM LEBEN • UND AUS DER GESCHICHTE

Im Jahr 1939 erhielten die SL 53 und 54 eine stündliche Wagenfolge, da die SL 52 bis Mechelen verlängert wurde. Es scheint aus dem 39er Fahrplan hervorzugehen, dass beide Linien 53 und 54 mit denselben Wagen gefahren wurden. Das wäre auch der Grund dafür, dass zu einem späteren Zeitpunkt andere Wagen auf der Linie 53 erschienen.

Ab 1940 brachte der zweite Weltkrieg für die belgischen Verkehrsbetriebe eine steil ansteigende Zahl von Reisenden. Die Luftangriffe auf Mechelen, im Sommer 1944, unterbrachen mehrmals den Verkehr auf der Haupteisenbahnstrecke Antwerpen-Mechelen-Brüssel. Zur Aufrechterhaltung dieser lebenswichtigen Verbindung wurden durchgehende Strassenbahnzüge Antwerpen-Mechelen eingerichtet. Diese fuhren in Mechelen fünf Minuten nach Eintreffen des Zuges aus Brüssel ab, und kamen in Mechelen fünf Minuten vor Abfahrt des Zuges nach Brüssel an. Es verkehrten somit, ausser der stündlichen 52 über Boom, alle zwei Stunden eine durchgehende 52 zwischen Antwerpen und Mechelen, die zwischen Aartselaar und Rumst die kürzere Route über die Strecke der SL 54 via Reet benutzte, allerdings ohne Zwischenhalt. Wegen Einrichtung dieser Verbindung, sowie wegen der allgemeinen Ueberlastung, musste während des Krieges eine Reihe zusätzlicher Wagen auf den Linien 50 - 52 eingesetzt werden.

Die erste elektrische Linie, die in der Provinz Antwerpen eingestellt wurde, war SL 53 am 4.9.45, gefolgt durch SL 54 am 31.12.53.

HINWEISE FÜR FERIEEN AUSFLÜGE

Während der Sommer- und Herbstmonate verkehrt noch eine NMVB-Dampfstrassenbahn in den belgischen Ardennen, und zwar, unter Obhut der TTA, zwischen Erezée und Dochamps, auf einer Strecke von 11 km. Möchten Sie dort nicht selbst ein Stückchen Vergangenheit erleben, in einer noch unzerstörten Landschaft ?

Die Dampfstrassenbahn Goes-Borsele in Zeeuws-Flandern (Niederlande) ist auch Ihren Besuch wert. Wir verweisen diesbezüglich auf unseren Artikel in der Juni 73-Nummer, sowie auf das beigelegte Faltblatt.

Auch die MBS fährt mit Dampf in Holland, und zwar zwischen Enschede und Haaksbergen. Vielleicht wird dieses Jahr das letzte sein, da die Strecke der Baustelle einer Autobahn weichen muss. Die Fahrzeiten stehen in dieser Nummer.



THE VICINAL TRAMWAYS SOUTH OF ANTWERPEN. A BIT OF LIFE, A BIT OF HISTORY.

In 1939 the headway on routes 53 and 54 was increased to an hourly service, after the extension of the new route 52 to Mechelen.

Most probably the service on routes 53 and 54 was run by the same cars, this may be concluded out of the 1939 time-table. This probably also explains the coming of other trams on route 53 later on. In 1940 the second world war brought with it, besides a lot of harm, also a growing number of passengers.

As a result of bombardments on Mechelen in the 1944 summer, the railroadline Antwerpen-Mechelen-Brussels was many times out of service.

In order to maintain a connection, direct tram services were offered between Antwerpen and Mechelen. These trams departed in Mechelen five minutes after the arrival of the train from Brussels, and arrived five minutes before the train's departure to Brussels.

This gave then, besides the hourly service of route 52 via Boom, a tram every two hours between the two cities. This direct tram however used route 54 between Rumst and Aartselaar, but without stopping.

During the war the rolling stock on duty had to be extended on routes 50 and 52 to be able to cope with the higher demand for public transport.

The first electric route to be closed in the province of Antwerpen was route 53 on September 4 1945, followed by route 54 on December 31 1953.

TIPS FOR HOLIDAY - TRIPS

During the summer-months and in the autumn a NMVB steam-tram still runs through the Belgian Ardennes, but now it is in service on the T.T.A.-route between Erezée and Dochamps, an 11 km. line. Come and go back into the past, in today's beautiful open country.

The steam-tram Goes-Borsele in Zealand Flanders (The Netherlands) certainly merits your admiration and your visit.

Please look through our article in the TP-issue of June 1973, and in the added folder.

The M.B.S. still runs steam-trains in The Netherlands between Enschede and Haaksbergen. This year will probably offer the last chance as this line has to disappear to make room for a motorway. The time-table can be found in the text.



OM EN BIJ DE BEDRIJVEN...

NMVB - SNCV

*Dilecti valenti, concessum est
civis loquitur Afranius : No
Int. Sed satis iam faciese*

BRABANT

In Strombeek-station zijn de sporen einde maart '74 verlegd geworden, zodat er meer ruimte vrij kwam voor het wegverkeer. Het spoor richting Grimbergen is weggenomen, en het spoor richting Brussel dient nu voor de andere richting, terwijl het vroegere opstelspoor nu werd aangepast voor rijkstrijtuigen in de richting Brussel. Sedertdien rijden nu weer terug rijkstrijtuigen op lijn G doorstreep met bijwagens. Alvast één om 8.45u. naar Brussel, en in de avondspits zijn ze ook terug verschenen.

Zes motorwagens van Brabant worden omgebouwd tot bijwagens type S om dienst te doen op het net van Henegouwen. Hieronder een lijst van deze wagens met tussen haakjes de nieuwe bijwagennummers. 9735(19725) - 9771(19726) - 9783(19727) - 9985(19728) - 10064(19729) en 41011(19730).

Al deze rijkstrijtuigen stonden na het schorsen der diensten op de lijn naar Leerbeek, in Het Rad te wachten op sloop, maar de hemel klaarde op, en er werd nieuw emplot gevonden.

Wij vernemen dat er in Strombeek-Bever een actiegroep gevormd wordt ter voorkoming van het schorsen van tramdiensten op de lijnen G.G doorstreep en BW. Zij willen een aktie voeren tot het behoud van de tram.

Inlichtingen kunnen bekomen worden bij de heer Walter Werquin, Brusselse laan 86, 1820-Strombeek-Bever.

HENEGOUWEN

In aansluiting met een bericht hierboven, worden van het net Henegouwen eveneens een aantal motorwagens omgebouwd tot bijwagens : 9766(19719) - 9767(19720) - 9781(19721) - 10183(19722) - 10281(19723) en 10493(19724)

Bovendien worden een aantal bijwagens en een oude motorwagen als schroot verkocht : emr 9888 (ex Gent, en later in dienst in Bergen, nog later groen geworden voor W.W.) bw : 19313 - 19314 - 19318 - 19320 - 19357 - 19362 - 19374 - 19375 - 19381 - 19396 en 19401. De verkoop ging door op 12 juni 1974.

MIVG

*colloquium petunt, et id, si fieri possit, amato e militibus loco, ad
detur obsidibus loco Caesaris filius Afrani. Ventur in eum locum que
aut ipsi aut militibus succensendum quod fidem erga imperatorem*

Onze Vereniging bracht op zaterdag 30 maart een afscheidsbezoek aan het oude materieel te Gent. Na een bezoek in de voormiddag aan B.N. te Brugge, waar wij de in aanbouw zijnde wagens voor Gent, Antwerpen, Den Haag en rijkstrijtuigen voor de NMBS konden bezoeken, vertrokken wij aan het St. Pietersstation met de rijkstrijtuigen 333 en 354. Beide oud-gedienden brachten ons via lijn 4 naar de Muidebrug, en via lijn 10 terug naar het St. Pietersstation. Toen reden we over lijn 22 en 1 naar Moskou, om dan terug tot Gent-Zuid te rijden waar de rijkstrijtuigen keerden om over lijn 1 en 9 naar de stelplaats te rijden. Daar konden we de verbouwingswerken aanschouwen, en naar hartelust foto's maken van de nog aanwezige oude rijkstrijtuigen. De 338 stond zonder wielen, in de hoogte getild, terwijl de 335 bijzonder veel aantrek had vanwege de film van lijn 37 die er nog opzat. Op de rondrijdende rijkstrijtuigen werd toen een papieren lijnfilm aangebracht van lijn 22, waarmee we naar de ter-

minus Gent-Brugge Centrum reden. We waren alzo het eerste en wellicht enige konvooi met reizigers, dat ooit in oude trams over de nieuwe lijn heeft gereden. Dan werden de papieren films weggenomen, en met lijn 1 voor te draaien, reden we over de lijnen 21 - 22 en 1 naar het Van Beverenplein. Meteen kregen we ook daar een primeur, want het was de eerste maal dat oude rijtuigen met reizigers over de nieuwe sporen van de Ferrerlaan hebben gereden, en waarschijnlijk ook de laatste, want enkele weken later bleef er van de oude wagens enkel maar de 332 en 339 meer over. De 354 is verkocht, maar nog steeds niet op zijn nieuwe bestemming aangekomen. Deze fijne dag was echt de moeite om beleefd te worden, en in naam van de 125 deelnemers danken wij zeer van harte de Directeurs en medewerkers van La Brugeoise et Nivelles, en van de M.I.V.G. voor deze geboden kansen en hun algehele toewijding.

Volgende maand zullen wij een overzicht brengen van de aankomsten der laatste reeks PCC rijtuigen in Gent. Ondertussen zijn de 47-51 reeds in Gent in dienst gekomen.

De centrale post van de Dispatching MIVG werd op 11.3.'74 in dienst genomen.

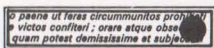
Emr 173, WW, werd op 25 maart 74 gesloopt, en 338 volgde op 31.3. Met het slopen van 335 werd begonnen op 30 maart.

Op zondag 31 maart '74 reden de laatste oude trams in Gent. Op lijn 10 reden : 360, 361, 333 en 354. In de nachtdienst bleven 333 en 360. De 360 reed meteen de laatste 10 en tevens de laatste rit met oude wagens in de Arteveldestad. Er waren buiten enkele leden van de Vereniging, geen speciale opkomsten van reizigers waar te nemen. Op de 360 stond geschreven : R.I.P. en Laatste oude tram. De dag tevoren had de 332 de laatste dienst op lijn 4 doorstreept gereden.

Op maandag 1 april kwamen voor de eerste maal allemaal PCC wagens in dienst op lijn 10. Deze "ploeg van het eerste uur" bestond uit de rijtuigen 30-01-45-28 en 14.

Op 13 mei is begonnen met de aanleg van de keerlus aan de terminus Moskou van lijn 1. In de straat waar tot nu toe enkel spoor lag, werd het spoor verdubbeld, met de eigenlijke lus bij de spoorweg.

MIVG STIB



Op 5 april maakte de 1291, terug in het groen geschilderd en in zijn oorspronkelijke toestand hersteld, een rit door Brussel in de ochtendspits. Bij het Rogierplein brak de trolleykoord, waardoor een tiental minuten vertraging ontstond.

GPCC 7500 (ex 7501) is naar de Edingenstraat overgebracht waar de trolleytang en de films werden verwijderd. Dat was op 1 april '74. Ondertussen zijn de werken begonnen om dit rijtuig gelijk te maken aan deze van reeks 7501(II) - 7598.

Emr 4027 is de eerste wagen van de reeks 4001-4043 die aangepast is voor éénmansbediening. Tijdens de week treft men hem aan na 19u. op lijn 58 en 52.

Vanaf 8 mei 1974 rijden de lijnen 18-19-32-101-102 en 103 met pantograaf tussen het binnenrijden van de tunnel aan de kant Louizaplein en hun terminus aan de noord- of westkant van de stad. Voor lijnen 18, 19, 32 en 102 was dat al een dag vroeger, maar voor de 101 en 103 slechts gedeeltelijk.

In 1973 werden volgende rijtuigen gesloopt : 1006-1019-1027-1057-1060-1061-1079-1086-1095-1130-1136-1170-1208-1210-1220-1250-1293-1299-1300-1306-1311-1366-1385-1387-1401-1442-1450-1451 en 1896. Bijwagens : 107-139-750-887-907-917-929-937-947-952-960-967-989-2011-2025-2030-2044-2049-2080-2141-2143-2154-2158-2181 en 2200. Daarenboven werden de 1064 en de 1342 afgestaan aan de stad Brussel.

Wegens plaatsgebrek moeten wij hier sluiten, maar voor het volgende nummer voorzien wij ruim plaats voor plaatselijke nieuwsjes

De TTA in aktie op 22. juni 1966

